

Aanvullende notitie

*naar aanleiding van de ingekomen reacties op
de Structuurstudie S24 en
het concept Bestuurlijk covenant S24*

november 1986

INLEIDING

In de periode van 27 augustus t/m 30 september 1986 hebben de Structuurstudie S24 en het concept-bestuurlijk convenant S24 ter inzage gelegen op de secretarie van de gemeenten Aarle-Rixtel, Bakel en Milheeze, Beek en Donk, Helmond, Lieshout alsmede van het gewest Helmond.

Voorts zijn voorlichtingsbijeenkomsten gehouden in de regio en wel op 25 en 26 augustus voor raadsleden van de betrokken gemeenten en het gewest.

Voor de overige belangstellenden vonden deze plaats op:

- 4 september in Bakel en Milheeze
- 11 september in Helmond
- 16 september in Aarle-Rixtel
- 23 september in Lieshout en
- 29 september in Beek en Donk.

Voor diegenen die hun mening schriftelijk kenbaar wilden maken bestond daartoe de gelegenheid tot 1 oktober 1986.

In de voorliggende nota is onder deel A opgenomen:

- een samenvatting van de vragen, opmerkingen en suggesties, die genoteerd zijn tijdens de verschillende voorlichtingsavonden, met daarachter vermeld de datum en het met het verslag corresponderende nummer. Hierbij is een indeling in 8 categorieën gehanteerd;
- een lijst met de nummers van de vragen, opmerkingen en suggesties per avond met de verwijzing naar de daarop betrekking hebbende reacties;
- een korte reactie op de vragen, opmerkingen en suggesties.

In deel B is een overzicht gegeven van de schriftelijke reacties op het concept-convenant en de structuurstudie, gevolgd door een kort commentaar.

deel A

A

Samenvatting vragen/opmerkingen/suggesties tijdens informatieavonden inzake de Structuurstudie S24.

I. Hoofdwegenstructuur.

- a. Wanneer is uitspraak van de minister te verwachten ?
(4-9/10)
- b. Waarom geen structuurstudie op basis van variant C?
(25-8/1a) (26-8/2a) (11-9/1c) (23-9/1a) (29-9/15c).
- c. Is variant C nog bespreekbaar?
(25-8/2a) (4-9/9b) (11-9/1b) (23-9/1d) (23-9/4b)
(23-9/14b).
- d. Wat gebeurt er als de minister anders dan tot realisering van variant F besluit c.q. haar besluit uitstelt?
(26-8/3a) (4-9/9f) (11-9/1c) (11-9/2a) (11-9/3) (23-9/1e).
- e. Wordt met aanvaarding van convenant impliciet ingestemd met variant F?
(25-8/3) (25-8/3a) (23-9/16b).
- f. In de studie HNOB is variant I verworpen. In hoeverre wordt daar in dit kader op teruggekomen?
(25-8/8e) (11-9/1d) (23-9/1g).
- g. Hoe "hard" is aanleg en realisering van de A50?
(25-8/4a) (11-9/9c) (16-9/4d).
- h. Provincie kiest uit financiële overweging voor variant F.
(25-8/8f) (16-9/2c) (23-9/1c) (29-9/4a).
- i. Wat zijn de problemen voor Eindhoven bij variant C?
(26-8/12d) (23-9/4a) (23-9/6a) (23-9/7a).
- j. Biedt variant C* geen oplossing voor de problemen in Eindhoven?
(16-9/16c).
- k. Voorziet variant F in samenhang met variant II+ in de behoefte aan een goede verbinding met het noorden?
(4-9/13).
- l. Volgens BMF is bij variant C geen overmatige verkeersconcentratie in Eindhoven.
(4-9/9a) (11-9/1a) (23-9/1b) (23-9/9a).

II. Structuurstudie S24 en convenant

- a. Zijn alle betrokken colleges van burgemeester en wethouders akkoord gegaan met het convenant?
(25-8/1b).
- b. Wat gebeurt er met het convenant als één der partners dat verwerpt?
(25-8/6) (16-9/2d) (29-9/5c).
- c. Wat is de betekenis van het verdeeld PPC-advies voor het convenant?
(26-8/13d) (4-9/9d) (23-9/2a).
- d. Variant II+ is geen echte oplossing voor Helmond, Beek en Donk e.a. doch slechts een compromis om de A50 door te drukken.
(4-9/9c) (4-9/12) (23-9/7b) (29-9/6a).
- e. In de structuurstudie is niet ingegaan op de aspecten "ruimtebeslag" en "bundeling van infrastructuur".
(4-9/9e).
- f. Waarom wordt met besluitvorming niet gewacht op besluit van de minister?
(4-9/11) (16-9/15c) (23-9/10a) (23-9/15b) (29-9/3a) (29-9/5d).
- g. Waarom niet model IV, dat past in variant C, maar ook in variant F via model III?
(25-8/5a) (25-8/8c) (26-8/1b) (11-9/6a) (16-9/12c) (23-9/12a) (23-9/13a) (23-9/14a) (29-9/16a) (29-9/20a).
- h. Artikel 6 van het convenant verplicht geweest en gemeenten tot een actieve medewerking aan de realisering van variant F, terwijl elders gesuggereerd wordt dat de regio de uitspraak van de minister afwacht.
(16-9/2d).
- i. Hebben burgemeester en wethouders de gevolgen overwogen alvorens fiat te geven aan structuurstudie? Waarom is niet eerder informatie verschaft?
(16-9/17b).
- j. Provincie heeft al gekozen en beslist. Burgers worden voor het blok gezet. Waarom worden aanwezige niet naar hun mening gevraagd?
(23-9/2b) (23-9/3a).
- k. In hoeverre zijn gemeenten tot dusver bij deze zaak betrokken?
(23-9/15a).

1. Definitieve besluitvorming hoort thuis in gemeenteraden.
(23-9/16a).

III. Structuurstudie S24-tracébanen

- a. Moet bij de verdere uitwerking binnen de aangegeven tracébanen gebleven worden?
(26-8/12c).
- b. Is er al voorkeur voor tracébaan 1a?
Wat zijn voor- en nadelen van tracébaan 1c?
(26-8/12b) (26-8/18b) (4-9/3) (4-9/6) (4-9/14) (4-9/15a)
(4-9/16) (11-9/4c) (11-9/5c) (16-9/1b) (16-9/2b) (16-9/4c).
- c. Welke relatie bestaat er tussen de oml. Lieshout en de westelijk afgebogen S24?
(23-9/10b) (23-9/11a).
- d. In hoeverre wordt rekening gehouden met de plannen van Rijkswaterstaat (kanaalwerken e.d.)?
(11-9/9b) (29-9/2a).
- e. Hoe zal een eventuele oml. Donk worden getraceerd (afstand bebouwing, geluidwerende voorzieningen, kruisende wegen, aansluitingen enz.).
(4-9/7) (4-9/8) (11-9/2b) (29-9/9a).

IV Variant II+ - effecten voor de regio

- a. Welk verkeer maakt gebruik van de westelijk doorgetrokken S24? Planstatus?
(26-8/13b) (11-9/4a) (16-9/6a) (16-9/12a) (16-9/12b)
(16-9/13a) (16-9/14a) (16-9/15a) (29-9/1a) (29-9/5b)
(29-9/23a).
- b. Wat zijn de voor- en nadelen van de westelijke doortrekking van de S24?
(26-8/13c) (26-8/16a) (16-9/16a) (23-9/1f) (29-9/15a)
(29-9/15e).
- c. Wat betekent variant II + voor Gemert?
(26-8/13e) (26-8/14a).
- d. Wat zijn de problemen in Helmond en wat wordt door de 1e fase opgelost?
(11-9/10a) (11-9/10b) (11-9/11a) (16-9/3a) (16-9/15b).
- e. Wat betekent in dit verband de tijdelijke oplossing bij Berkendonk?
(16-9/4a).
- f. Waarom kiest het college van B en W van Beek en Donk voor Z, wat zijn de consequenties en voor hoe lang?
(29-9/5a) (29-9/6b) (29-9/7a) (29-9/10a) (29-9/11a)
(29-9/12a) (29-9/13a) (29-9/14a) (29-9/17a).

V Alternatieve westelijke doortrekking via de S23

In plaats van de westelijke doortrekking van de S24 ten zuiden van het Wilhelminakanaal wordt gesuggereerd deze te bundelen met de weg Beek en Donk-Lieshout.
(25-8/2c) (25-8/7b) (11-9/4d) (11-9/5b) (16-9/1a) (16-9/8a)
(29-9/21a).

VI Fasering

- a. Hoe verhouden zich de verschillende fases tot de aanleg van de A50?
(25-8/4b) (25-8/8b) (25-8/9)
- b. Is het mogelijk model III c.q. IV gefaseerd aan te leggen?
(25-8/5b).
- c. Bepleit wordt een zo snel mogelijke aanleg van het noordelijk gedeelte van variant II+ en vervolgens een relatie te leggen met de A50.
(26-9/2b) 26-8/12a) (4-9/2) (4-9/14) (11-9/6b) (11-9/7a)
(11-9/8a) (29-9/8a).

VII Situatie tussen fase 1 en fase 2

- a. Na realisering van fase 1 komt er grote druk op de Bakelsedijk en Heikantseweg. Wat wordt hieraan gedaan? Kan fase 2 aansluitend gemaakt worden?
(25-8/2b) (26-8/1a) (26-8/4a) (26-8/5a) (26-8/7a) (26-8/8a)
(26-8/8b) (26-8/9a) (26-8/10a) (26-8/11a) (26-8/17a)
(26-8/18a) (4-9/1) (4-9/4) (11-9/8b).
- b. Wat is de huidige verkeersintensiteit op de Bakelsedijk en na fase 1? Treedt meer sluipverkeer op?
(26-8/6a) (26-8/6b) (26-8/13a) (4-9/15b) (11-9/4b).

VIII Overige vragen en opmerkingen

- a. Ontkend wordt dat er verkeersproblemen in Aarle-Rixtel bestaan.
(25-8/8a)
- b. In afwachting van tracévaststelling van de S24 bestaat grote onduidelijkheid en onzekerheid in studiegebied voor particulieren.
Spoedige duidelijkheid is gewenst.
(11-9/9a) (16-9/10a) (16-9/10b) (16-9/11a).
- c. Gaat kanaalomlegging Zuid-Willemsvaart door?
(11-9/9b).
- d. In de plannen voor de ruilverkaveling Bakel is geen rekening gehouden met de S24.
(16-9/4e).
- e. Bestaande S24 is zwaar onderbelast.
(16-9/16b).
- f. Hoe pakt men de gevolgen van de aanleg van de S24 voor het woongebied Opstal aan?
(16-9/17a).
- g. Waarom is in Beek en Donk alleen de buurtvereniging "Over de Brug" uitgenodigd voor een aparte informatievergadering op 29-9-1986?
(29-9/5e).
- h. Is bij discussie over de oplossing Donk overwogen om de Mgr. Verhagenstraat onder de N266 te voeren?
(29-9/18a) (29-9/19a).
- i. De financiële consequenties van de verschillende varianten zijn niet bekeken in de structuurstudie.
(25-8/8d).

A

Verwijzing naar de vragen/opmerkingen/suggesties per informatie-avond
naar de daarop betrekking hebbende reactie.

Datum	Vraag/ opmerking	reactie	datum	vraag/ opmerking	reactie
25-8-86	1 a	I b		c	III a
	b	II a		d	I i
	2 a	I c		13 a	VII b
	b	VII a		b	IV a
	c	V		c	IV b
	2 a	p.m.		d	II c
	3	I e		e	IV c
	3 a	I e		14 a	IV c
	4 a	I g		15 a	p.m.
	b	VI a		16 a	IV b
	c	p.m.		17 a	VII a
	5 a	II g		18 a	VII a
	b	VI b		b	III b
	6	II b		19 a	p.m.
	7 a	p.m.		b	p.m.
	b	V		c	p.m.
	8 a	VIII a		d	p.m.
	b	VI a			
	c	II g	4-9-86	1	VII a
	d	VIII i		2	VI c
	e	I f		3	III b
	f	I h		4	VII a
	g	p.m.		5	p.m.
	9	VI a		6	III b
	10	p.m.		7	III e
26-8-86	1 a	VII a		8	III e
	b	II g		9 a	I l
	2 a	I b		b	I c
	b	VI c		c	II d
	3 a	I d		d	II c
	4 a	VII a		e	II e
	5 a	VII a		f	I d
	6 a	VII b		10	I a
	b	VII b		11	II f
	7 a	VII a		12	II d
	8 a	VII a		13	I k
	b	VII a		14	III b+VI c
	9 a	VII a		15 a	I b+III b
	10 a	VII a		b	VII b
	11 a	VII a		16	III b
	12 a	VI c	11-9-86	1 a	I l
	b	III b		b	I c

Datum	Vraag/ opmerking	reactie	datum	vraag/ opmerking	reactie
	c	I b		c	II g
	d	I f		13 a	IV a
	2 a	I d		14 a	IV a
	b	III e		15 a	IV a
	3	I d		b	IV d
	4 a	IV a		c	II f
	b	VII b		16 a	IV e
	c	III B		b	VIII e
	d	V		c	I j
	e	p.m.		17 a	VIII f
	5 a	p.m.		b	II i
	b	V			
	c	III b	23-9-86	1 a	I b
	6 a	II g		b	I l
	b	VI c		c	I h
	7 a	VI c		d	I c
	8 a	VI c		e	I d
	b	VII a		f	IV b
	9 a	VIII b		g	I f
	b	III d+VIII c		h	p.m.
	c	I g		2 a	II c
	10 a	IV d		b	II j
	b	IV d		3 a	II j
	11 a	IV d		4 a	I i
	b	p.m.		b	I c
16-9-86	1 a	V		5 a	p.m.
	b	III b		b	p.m.
	2 a	p.m.		6 a	I i
	b	III b		7 a	I i
	c	I h		b	II d
	d	II b		8 a	p.m.
	3 a	IV d		9 a	I l
	4 a	IV e		10 a	II f
	b	p.m.		b	III c
	c	III b		11 a	III c
	d	I g		12 a	II g
	e	VIII d		13 a	II g
	f	p.m.		14 a	II g
	5 a	II h		b	I c
	6 a	IV a		c	p.m.
	7 a	p.m.		d	p.m.
	b	p.m.		15 a	II k
	8 a	V		b	II f
	b	p.m.		16 a	II l
	9 a	p.m.		b	I e
	10 a	VIII b		17 a	p.m.
	b	VIII b		b	p.m.
	11 a	VIII b		18 a	p.m.
	12 a	IV a		19 a	p.m.
	b	IV a		20 a	p.m.
				b	p.m.

Datum	Vraag/ opmerking	reactie
	21 a	p.m.
	22 a	p.m.
	23 a	p.m.
	24 a	p.m.
	25 a	p.m.
29-9-86	1 a	IV a
	2 a	III d
	3 a	II f
	4 a	I h
	5 a	IV f
	b	IV a
	c	II b
	d	II f
	e	VIII g
	6 a	II d
	b	IV f
	7 a	IV f
	8 a	VI c
	9 a	III e
	10 a	IV f
	11 a	IV f
	12 a	IV f
	13 a	IV f
	14 a	IV f
	15 a	IV b
	b	p.m.
	c	I b
	d	p.m.
	e	IV b
	16 a	II g
	17 a	IV f
	18 a	VIII g
	19 a	VIII h
	20 a	II g
	21 a	V
	22 a	p.m.
	23 a	IV a

Reacties op vragen, opmerkingen en suggesties tijdens informatie-avonden inzake de Structuurstudie S24.

I. Hoofdwegenstructuur.

In september 1984 is de studie naar de hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant (HNOB) afgerond. Aansluitend heeft het college van Gedeputeerde Staten uitvoerig overleg gevoerd met alle bij de studie betrokken gemeenten en gewesten op basis van het Stuhnob-rapport.

Op grond van genoemd rapport, de eerdere besluitvorming van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, alsmede op basis van de eerdere besluitvorming op Rijks- en gemeentelijk niveau en het advies van de Provinciale planologische commissie, hebben Gedeputeerde Staten een voorlopige voorkeur uitgesproken voor variant F (november 1984).

In januari 1985 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek gericht aan de Raad van de Waterstaat ten einde haar te adviseren over voornoemd rapport.

In de tweede helft van 1985 heeft de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) van de Raad van de Waterstaat aan alle betrokkenen hun standpunt inzake het Stuhnob-rapport gevraagd. Tevens zijn in mei 1986 hoorzittingen belegd om desgewenst de ingenomen standpunten nader toe te lichten. In dit kader hebben Gedeputeerde Staten, gehoord de Statencommissie voor Verkeer en Waterstaat en de Provinciale planologische commissie, een definitieve voorkeur uitgesproken voor variant F.

Deze voorkeur werd gedeeld door alle bij de studie betrokken gewesten en de overgrote meerderheid van de gemeenten. Deze inspraakprocedure is inmiddels afgerond. De COW beraadt zich thans op het door haar uit te brengen advies aan de Raad van de Waterstaat, die vervolgens de minister zal adviseren.

- a. Naar verwachting zal de minister in de eerste helft van 1987 haar besluit kenbaar maken.
- b. Hoewel de besluitvorming dus nog niet is afgerond, moge uit het bovenstaande duidelijk zijn, dat de discussie over variant F versus C (of B) thans op lokaal en regionaal niveau niet meer aan de orde is en derhalve in dat opzicht "een gepasseerd station" is.
- c. Afhankelijk van het besluit van de minister zal blijken in hoeverre variant C nog bespreekbaar is. Gelet op de grote bestuurlijke overeenstemming over de gewenste hoofdwegenstructuur, heeft variant F als uitgangspunt gediend voor de Structuurstudie S24.

- d. Indien de minister in 1987 niet besluit tot realisering van variant F zullen de convenant-partners zich ingevolge artikel 7 van het convenant beraden over de alsdan ontstane situatie. Ook dan blijft uitgangspunt van beleid, dat een adequate oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio Helmond, passend binnen de beleidsdoelstellingen van de provincie Noord-Brabant, verkregen dient te worden.
- e. In het kader van de inspraakprocedure door de COW is door een overgrote meerderheid van gemeenten alsook door alle gewesten en provincie reeds een voorkeur uitgesproken voor variant F.
- f. Deze voorkeur is onder meer gebaseerd op de resultaten van de studie HNOB zoals die zijn opgenomen in de gelijknamige nota van september 1984.

Bij de onderlinge afweging van de structuurvarianten A t/m I op macro-niveau leidt de studie tot de conclusie, dat in beginsel de varianten C en F voor verdere besluitvorming in aanmerking komen. Alles overwegende komen provincie, gewesten en de meeste gemeenten tot de conclusie, dat de voorkeur uitgaat naar variant F. Tezelfdertijd is echter door de betrokken besturen vastgesteld, dat daarmee niet alle problemen in de regio Helmond worden opgelost en dat aanvullend een structuur op regionaal niveau noodzakelijk is (S24).

Daartoe is vervolgens een structuurstudie op micro-niveau verricht ten einde eenduidigheid te verkrijgen over de wijze waarop die aanvullende structuur gestalte moet krijgen.

Op basis van een integrale afweging van alle in het geding zijnde aspecten is uiteindelijk een voorkeur uitgesproken voor variant II+.

Zoals uit de eerder geschetste procedure moge blijken kan de besluitvorming over de aanvullende structuur geen invloed meer uitoefenen op de te kiezen hoofdwegenstructuur.
- g. De A50 is als hoofdverbinding opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Voorts is de aanleg van 1 rijbaan van de A50 opgenomen in het Rijkswegenplan 1984. Dit houdt in dat het Rijk het tot haar taak rekent de A50 binnen de looptijd van het wegenplan (10 à 15 jaar) in uitvoering te nemen.
- h. De provincie kiest uitdrukkelijk voor variant F, omdat daarmee op structurele wijze een oplossing wordt geboden voor de verkeersproblematiek in het studiegebied (HNOB) en omdat tevens de overtuiging bestaat, dat de landschappelijke ingreep tot aanvaardbare proporties kan worden teruggebracht.

- i. Variant C biedt geen oplossing voor de problematiek in Eindhoven, doch verzwaart deze juist, doordat een grote hoeveelheid verkeer op het lokale wegennet van Eindhoven wordt "gedumpt" (Kennedylaan en aansluitend wegennet).
- j. Aanvullende voorzieningen (variant C*) aan de noord-oostzijde van Eindhoven zouden dermate ingrijpend zijn, dat daarmee de landschappelijke voordelen van C omslaan in een nadeel ten opzichte van variant F (zware aantasting van het Dommeldal).

Van enig financieel voordeel voor de provincie bij de keuze van variant F is geen sprake, omdat zowel variant C als F tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoren. Weliswaar zal bij variant C het gedeelte Veghel-Helmond van de N266 tot de verantwoordelijkheid van de provincie gaan behoren, doch daar staat tegenover dat bij variant F een aanvullende wegenstructuur in de vorm van een doorgetrokken S24 nodig is voor de problematiek in de regio Helmond.

Ook in algemene zin kan gesteld worden, dat variant C in financieel opzicht geen voordelen biedt ten opzichte van variant F. Blijkens een globale kostenraming, opgenomen in bijlage 14 van het Stuhnob rapport, bedragen de aanlegkosten van variant C en F respectievelijk 404 en 407 miljoen gulden.
- k. De Structuurstudie S24 heeft aangetoond, dat variant F in samenhang met variant II+, voorziet in een adequate verbinding met het noorden (en het westen). Kortheidshalve wordt verwezen naar hetgeen hierover is vermeld in de structuurstudie S24 in de paragrafen 4.2.2 (blz. 54), 4.2.3 (blz. 56) en 4.2.6 (blz. 60).
- l. Door de BMF zijn, als reactie op het eindrapport van de studie HNOB, verwachte verkeersbelastingen gepresenteerd, die door een student aan de TH Delft berekend zijn met het zogenaamde evenwichtsmodel.

Deze methode is echter meer geschikt om in een bestaande situatie te voorspellen welke herverdeling van het verkeer optreedt door veranderingen in het bestaande net (b.v. bij wegomleggingen en dergelijke) dan voor het voorspellen van verkeersbelastingen op een toekomstig net, waarop in principe geen congestie optreedt.

Uit overleg van het Rijk met de TH is inmiddels gebleken, dat professor Hamerslag meent, dat de modeluitkomsten uit het evenwichtsmodel, die bedoeld waren voor studiedoeleinden, niet geschikt zijn voor de wijze van interpretatie die door de BMF is gehanteerd. Voor een goede beoordeling van de resultaten van de desbetreffende student zou uitgebreid nader overleg nodig zijn. Laatstgenoemde heeft echter laten weten op dit moment geen nadere discussie over de resultaten te kunnen aangaan.

Bij de interpretatie van de modeluitkomsten van de door het Rijk verrichte verkeersstudie, moet men bedenken dat dit model op macroniveau is ingericht met het doel voor verschillende wegnetten (= varianten) vergelijkbare uitkomsten te verkrijgen.

De modeluitkomsten zijn dus niet zonder meer geschikt om in één variant de preciese verdeling van het verkeer in Eindhoven te beoordelen.

In een situatie waarin binnen een variant de verkeersafwikkeling op macroniveau problemen lijkt te geven moet daarom nader bekeken worden of deze problemen fictief of reëel zijn en of niet -met het model niet meetbare- herverdelingseffecten optreden. In bijlage 11 van de Stuhnob-nota is een dergelijke exercitie voor variant C uitgevoerd, waarbij bleek dat zelfs bij maximale verdringing van het verkeer naar de westzijde van Eindhoven ook op microniveau nog problemen aan de oostzijde blijven bestaan.

Volledigheidshalve dient in dit verband te worden vermeld, dat naar verluid de COW de Rijkswaterstaat heeft opgedragen een nadere studie te verrichten naar de verkeerskundige gevolgen van de varianten B, C en F voor het wegnett in en om Eindhoven.

II. Structuurstudie S24 en convenant.

- a. Op 2 april 1986 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden op basis van de concept-Structuurstudie S24 tussen vertegenwoordigers van de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Aarle-Rixtel, Bakel en Milheeze, Beek en Donk, Helmond en Lieshout en het gewest Helmond.
- De bij die gelegenheid geformuleerde conclusies en afspraken kunnen als volgt worden samengevat:
1. De Structuurstudie S24 biedt voor de partners voldoende basis voor verdere besluitvorming;
 2. de dagelijkse besturen van provincie, gewest en gemeenten koersen gezamenlijk aan op verdere besluitvorming over de doortrekking van de S24 op basis van variant II+;
 3. de provincie is bereid de aanleg en financiering van variant II+ voor haar rekening te nemen;
 4. de planologische inpassing van variant II+ vindt integraal plaats;
 5. de afspraken met betrekking tot regeling van taken en verantwoordelijkheden worden vastgelegd in een concept-bestuurlijk convenant.
- Bedoeld convenant is in juni 1986 aan bovenvermelde gemeentebesturen en het gewestbestuur voorgelegd.
- In een gezamenlijk bestuurlijk overleg ter zake op 24 juni 1986 werd overeengekomen, dat de colleges van burgemeester en wethouders van Aarle-Rixtel, Bakel en Milheeze, Beek en Donk, Helmond en Lieshout, alsmede het dagelijks bestuur van het gewest Helmond akkoord gaan met inhoud en strekking van het bestuurlijk convenant S24 en de daaraan ten grondslag liggende Structuurstudie S24.
- b. Het streven is gericht op een eensgezinde aanpak. Indien dit niet realiseerbaar blijkt, zal bezien moeten worden welke aanpak gewenst is.
- c. De PPC onderschrijft de keuze van variant II+ als de beste oplossing voor de problematiek in de regio Helmond, uitgaande van een keuze voor variant F van de hoofdwegenstructuur. De Rijksvertegenwoordigers achten deze keuze echter prematuur met het oog op het feit dat op Rijksniveau nog geen keuze is gemaakt inzake de hoofdwegenstructuur. Van een verdeeld advies is dus geen sprake. Volledigheidshalve wordt vermeld, dat de PPC een adviesorgaan is van GS en dat als zodanig het desbetreffende advies een rol heeft gespeeld in de totaalafweging in het kader van de besluitvorming door GS. GS hebben, gehoord de PPC alsmede de Cie Verkeer en Waterstaat uit Provinciale Staten, ingestemd met het bestuurlijk convenant S24 en de daaraan ten grondslag liggende structuurstudie.

De feitelijke aanleg van de S24 vindt plaats door en op kosten van de provincie; het besluit daartoe behoort dan ook tot de autonome verantwoordelijkheid van de provincie.

- d. Zoals onder I al is vermeld, heeft de besluitvorming over de S24 geen invloed op de keuze voor de hoofdwegenstructuur doch omgekeerd.
De uitkomsten van de structuurstudie, met name voor wat betreft het aspect verkeer tonen aan, dat variant II+ een afdoende oplossing biedt voor de in de regio Helmond signaleerde verkeersproblematiek. (Zie ook Ik).
- e. In de structuurstudie is wel degelijk met de genoemde aspecten rekening gehouden. Korthedshalve wordt verwezen naar de criteria op blz. 27, 28, 37, 38 en 43 van de Structuurstudie S24.
- f. Met name vanuit de regio is aandrang uitgeoefend om met de totstandkoming van de S24 spoed te betrachten, in verband met de reeds jaren slepende problemen. Gelet op de nog te doorlopen procedures (planuitwerking, bestemmingsplan-procedure, grondverwerving) behoeft niet te worden gevreesd, dat met de aanleg zal zijn begonnen vooraleer de Minister een beslissing heeft genomen over de hoofdwegenstructuur. Indien dit besluit anders uitvalt dan ten gunste van variant F is in het ergste geval een hoeveelheid "papierwerk"odeloos verricht. Van echte kapitaalvernietiging is echter geen sprake. Spreekt de Minister zich echter uit vóór variant F dan is belangrijke tijdwinst geboekt.
- g. In de Structuurstudie S24 zijn vanuit de verschillende aspecten criteria geformuleerd, waaraan de verschillende modellen zijn getoetst. Vanuit het aspect verkeer geldt als randvoorwaarde, ontleend aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid, dat de gekozen oplossing moet bijdragen aan een optimaal gebruik van het hoofdwegen-net (i.c. variant F) door het doorgaande verkeer.
Op grond van de verkeersstudie kan worden vastgesteld, dat in de modellen III en IV de weg langs de Zuid-Willemsvaart belast zal worden met een aanzienlijke hoeveelheid verkeer, dat in de modellen I en II gebruik maakt van de hoofdwegenstructuur. De modellen III en IV zijn daarmee strijdig met de hoofddoelstellingen van het Provinciaal verkeersbeleid, gericht op verkeersordening en functiebundeling.
Op grond van het bovenstaande dienen tevens eisen gesteld te worden aan de vormgeving van een eventuele lokale omlegging Donk. Deze dient met name afgestemd te zijn op zijn lokale taak en mag geen aanleiding geven tot een overmatig gebruik van de N266. Bij de verdere planuitwerking dient hieraan de nodige aandacht te worden besteed.

- h. Artikel 6 van het convenant is, evenals de overige artikelen, gebaseerd op een spoedig besluit van de Minister ten gunste van variant F. Bij een andersluidend besluit, dan wel bij uitstel van die beslissing treedt artikel 7 in werking.
- i. De betrokken colleges hebben in gezamenlijk overleg met gewest en provincie besloten tot de voorliggende studie met het doel de consequenties van de verschillende oplossingen te kunnen beoordelen en afwegen. Deze beoordeling en afweging vindt nu plaats mede op basis van hetgeen op de informatie-avonden naar voren is gebracht. Eerdere informatie naar de burgers was niet mogelijk, gelet op het tijdstip van afronding van de studie en het concept-convenant.
- j. Het doel van de studie is eenduidigheid te verkrijgen over de gewenste oplossing ten einde gezamenlijk deze oplossing tot stand te brengen. Met name vanuit de regio is hierop aangedrongen, omdat daar de problemen aan den lijve worden ondervonden. Van de zijde van de provincie is in beginsel alle medewerking toegezegd, ook in financieel opzicht. Het ligt daarbij voor de hand, dat de gekozen oplossing niet mag conflicteren met de beleidsdoelstellingen van het provinciaal verkeersbeleid en dat op grond daarvan bepaalde oplossingen de voorkeur hebben. Het is echter niet zo, dat reeds een definitieve keuze is gemaakt en besluiten zijn genomen.
- k. De daadwerkelijke opdracht aan de ambtelijke begeleidingsgroep tot het verrichten van de structuurstudie S24 is verstrekt tijdens het bestuurlijk overleg van GS met de regio Helmond op 11 februari 1985. Bij dit overleg waren alle betrokken gemeenten vertegenwoordigd.
- l. De definitieve besluitvorming vindt plaats door:
 - de streekraad van het gewest Helmond;
 - de raden van de betrokken gemeenten en
 - Provinciale Staten van Noord-Brabant.Vervolgens zullen Provinciale Staten de benodigde financiële middelen ter beschikking moeten stellen.

III Structuurstudie S24 - tracébanen

- a. In hoofdstuk 2 van de Structuurstudie S24 is per aspect een inventarisatie gemaakt van de huidige kenmerken van het studiegebied alsmede de toekomstige ontwikkelingen. Tevens zijn per beleidsterrein criteria geformuleerd waaraan de toekomstige weg zoveel mogelijk moet voldoen. Door nu de gebiedskenmerken te toetsen aan bedoelde criteria zijn in hoofdstuk 3 zones bepaald, waarbinnen de tracés bij voorkeur gesitueerd dienen te worden, de zogenaamde tracébanen. Indien motieven worden aangevoerd om van deze tracébanen af te wijken, is dit in beginsel niet uitgesloten. In dat geval dienen echter deze motieven te worden afgewogen tegen de overwegingen die hebben geleid tot de begrenzing van de tracébanen, zoals die in de structuurstudie is aangegeven.
- b. De dia-serie, die op de informatie-avonden is vertoond en met name het bijbehorende commentaar, kunnen de indruk gewekt hebben dat thans reeds een voorkeur bestaat voor tracébaan 1a.
Nadrukkelijk moet worden vastgesteld, dat een dergelijke keuze nog niet is gemaakt. Een dergelijke keuze is thans ook niet aan de orde.
Eerst nadat overeenstemming bestaat over de te realiseren structuur, zal bij de verdere uitwerking van de structuurvariant in het kader van de te volgen tracé- c.q. bestemmingsplanprocedure een uitspraak worden gedaan over de exacte situering van het tracé. De tracébanen 1a, 1b en 1c zullen daarbij worden uitgewerkt en onderling afgewogen. Uiteraard zullen daarbij de standpunten, die onder meer tijdens de informatie-avonden naar voren zijn gebracht, worden betrokken.
- c. Indien besloten wordt tot een westelijk doorgetrokken S24, ligt het voor de hand, dat de omlegging Lieshout (Deenschenhoek) deel gaat uitmaken van de S24. Hiermee is bij het ontwerp van de omlegging Lieshout nadrukkelijk rekening gehouden, hetgeen als algemeen bekend mag worden verondersteld. In dit verband kan worden verwezen naar de informatieve notitie over de omlegging Lieshout van februari 1984, die is opgesteld ter gelegenheid van de behandeling van het desbetreffende principeplan in de Raad van de gemeente Lieshout. Hierin staat onder meer vermeld:

"2. Omlegging Lieshout in relatie tot de hoofdwegenstructuur.

De afgelopen jaren is op bestuurlijk niveau overleg gevoerd inzake de hoofdwegenstructuur in Noord-Oost-Brabant. De omlegging Lieshout is hierbij aangemerkt als convergerende oplossing.

"Dit houdt in dat de weg als zelfstandige omlegging kan functioneren, maar tevens, indien de resultaten van de studie HNOB daartoe aanleiding geven, inpasbaar is in die hoofdwegenstructuur (S24).

Het oorspronkelijk ontwerp van de toen geheten omlegging Deenschenhoek van 1973, zoals dat is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Lieshout, voldoet niet geheel aan de aan een dergelijke oplossing te stellen eisen, als gevolg waarvan het plan voor de omlegging Lieshout op een bepaald aantal punten is aangepast." (einde citaat).

- d. Bij de inventarisatie van de gebiedskenmerken zijn tevens betrokken de plannen van Rijkswaterstaat met betrekking tot de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Een en ander komt met name tot uitdrukking in
 - de begrenzing van de tracébanen;
 - de plaats van de kruising van de westelijke doortrekking met de om te leggen Zuid-Willemsvaart;
 - de reconstructie van het kruispunt S23/N266 in Beek en Donk.
- e. De nadere detaillering van de structuuronderdelen, waaronder een eventuele omlegging Donk, is thans nog niet aan de orde. Deze vindt plaats in het stadium na de besluitvorming op structuurniveau, waarover thans de oordeelsvorming plaats vindt. In het algemeen kan worden gesteld, dat bij de uitwerking de gangbare uitgangspunten zullen worden gehanteerd met betrekking tot vormgeving, eisen vanuit de Wet geluidhinder, herstel van verbroken verbindingen enz..

IV Variant II+ - effecten voor de regio

- a. Het in het kader van de structuurstudie verrichte verkeersonderzoek had primair tot doel de effectiviteit van de verschillende modellen onderling te kunnen afwegen en leent zich minder voor het doen van prognoses in absolute zin. Variant II+ vormde aanvankelijk geen onderdeel van de studie, doch is ontstaan als compromis-variant na afronding van de studie.

In het kader van het aanvullende verkeersonderzoek t.b.v. een alternatieve oplossing voor de westelijke doortrekking (zie par. V) is tevens variant II+ doorgerekend. Op grond van deze berekening mag worden verwacht, dat het gedeelte Aarle Rixtel-Lieshout van de S24 zal worden belast met ca. 20.000 mvt/etm. Het gedeelte ten zuiden van Lieshout zal met ca. 25.000 mvt/etm. worden belast. Het verkeer op de N266 ten noorden van Beek en Donk zal ca. 5.000 mvt/etm. bedragen (1995).

De samenstelling van het verkeer tussen Aarle Rixtel en Lieshout (aangeduid in percentages van de totale intensiteit) is als volgt:

relatie Gemert e.o.	-Eindhoven e.o. -West-Brabant	totaal 20%
Helmond e.o.	-Eindhoven e.o. -West-Brabant -Son/Best e.o.	totaal 35%
Deurne e.o.	-Eindhoven e.o. -West-Brabant -Son/Best e.o.	totaal 20%
Venray e.o.	-Eindhoven e.o. -West-Brabant	totaal 15%
Overige relaties		10%

Zoals uit de structuurstudie valt op te maken behoren de westelijk doorgetrokken S24, alsmede de verbindingsweg tussen de S24 en de weg Gemert-Beek en Donk tot het secundaire wegenplan.

- b. De consequenties van alle structuurvarianten zijn per aspect c.q. deelaspect uitvoerig beschreven in de Structuurstudie S24. De complexiteit van de studie laat een korte samenvatting van de voor- en nadelen van varianten niet toe en doet voorts geen recht aan de zorgvuldigheid die bij de studie is betracht. Derhalve wordt verwezen naar hetgeen hierover in de nota is vermeld.

- c. Uit de eerder gehouden verkeersstudie, alsmede uit de aanvullende studie valt af te leiden dat bij de verschillende varianten de verkeersbelasting op de weg Gemert-Beek en Donk niet wezenlijk wordt beïnvloed. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de situatie in Gemert niet wezenlijk verandert als gevolg van realisering van één der varianten, derhalve ook niet bij variant II+.
- d. De problemen in Helmond, verband houdende met fase 1 spitzen zich met name toe op een aantal woonstraten binnen het bestemmingsplan Rijpelberg. Doordat het zuidelijk deel van de Berkendonk zijn functie voor doorgaand verkeer heeft verloren, maakt dit verkeer thans gebruik van een aantal woonstraten, die qua inrichting niet op dit verkeer zijn afgestemd. Een en ander heeft geleid tot een aantasting van het leefmilieu ter plaatse, die niet langer toelaatbaar wordt geacht. Om die reden is door de gemeente Helmond bevorderd, dat de 1e fase reeds begin 1987 ter hand zal worden genomen, waarmee een structurele oplossing van de geschetste problematiek zal zijn bereikt.
- e. De afronding en daarmee de ingebruikname van de 1e fase mag niet worden verwacht vóór eind 1988. Omdat de raad van de gemeente Helmond het voortduren van de onder d geschetste problemen tot dat tijdstip onverantwoord achtte, is besloten om, vooruitlopend op de realisering van de 1e fase, een tijdelijke voorziening te treffen, waardoor thans reeds een alternatief wordt geboden voor het verkeer tussen de S22 en de Bakelse Dijk. Met nadruk moet hierbij gewezen worden op het tijdelijk karakter van deze voorziening, hetgeen vooral tot uitdrukking komt in de tracering, de wegbreedte en de verharding. Voor een verkeersgebruik gedurende langere tijd is deze voorziening absoluut ongeschikt.
- f. Ten einde een beter inzicht te verkrijgen in de gevolgen van variant II+ voor de gemeente Beek en Donk is door deze gemeente in augustus 1986 een opdracht verstrekt aan de Grontmij voor een aanvullende studie inzake de lokale oplossing in Beek en Donk. Uit deze studie blijkt, dat -uitgaande van een hoofdwegenstructuur volgens variant F- een beperkte verbetering van de huidige weg langs de Zuid-Willemsvaart (N266) voldoende mogelijkheden biedt om de problemen in Donk op te lossen. De sterke daling van verkeersintensiteiten ten opzichte van de huidige situatie zal een vermindering van de zich thans voordoende problemen teweeg brengen. Hiervan is echter pas sprake na volledige realisering van de hoofdwegenstructuur en de S24.

Fasering in uitvoering van de A50 en de S24 houdt in, dat tussentijds op de N266 een toename van het verkeersaanbod zal optreden, waardoor de huidige problemen worden versterkt, met name ter plaatse van het kruispunt Mgr. Verhagenstraat/ N266.

Gelet op de termijn die daarmee gemoeid is (10 à 15 jaar) acht het college van burgemeester en wethouders van Beek en Donk een dergelijke ontwikkeling niet verantwoord en spreken zij een voorkeur uit voor variant Z.

In geval van variant Z, zal in de periode dat de doortrekking van de S24 tot de weg Gemert-Beek en Donk is gerealiseerd (ca 1992) tot het moment dat de 3e fase functioneert (1995-2000) het verkeersaanbod op deze weg sterk toenemen. Hierdoor treden wellicht problemen op ter plaatse van aansluitingen en kruisingen. Bij de uitwerking van het ontwerp kan hierop worden ingespeeld, door bv. de vormgeving van de aansluitingen op dit verkeersaanbod af te stemmen.

V Alternatieve westelijke doortrekking via de S23

Deze suggestie is aan de orde geweest tijdens het bestuurlijk overleg van de provincie met de gemeente Aarle Rixtel en Beek en Donk en het gewest Helmond op 22 september 1986. Naar aanleiding van dit overleg is een aanvullende studie verricht naar de consequenties van bedoelde suggestie door bureau Goudappel Coffeng BV.

Voor wat betreft de resultaten van die studie wordt kortheidshalve verwezen naar het terzake uitgebrachte rapport.

VI Fasering

- a. Fase 1 en 2, inhoudende de doortrekking in noordelijke richting vanaf de S22 tot de S23 (Gemert-Beek en Donk) alsmede de aanvullende lokale oplossing te Beek en Donk kan onafhankelijk van de A50 worden gerealiseerd. Fase 3 (de westelijke doortrekking) kan alleen functioneren in samenhang met de A50. Dientengevolge is de aanleg van fase 3 gekoppeld aan de aanleg van de A50.
- b. De modellen III en IV genieten niet de voorkeur, zoals kan worden afgeleid uit de structuurstudie. Op grond daarvan zijn ook de mogelijkheden van fasering niet nader onderzocht en beschreven.
- c. Fase 1 zal vermoedelijk begin 1987 ter hand worden genomen. De aanvang van fase 2 is voorzien in 1990 of "zoveel eerder als in gezamenlijk overleg tussen provincie en gemeenten mogelijk blijkt" (convenant-art. 5). Daarbij moet echter worden gerealiseerd dat met het oog op de nog te doorlopen procedures (planuitwerking, bestemmingsplanprocedure, grondverwerving enz.), alsmede de beschikbare financiële middelen, een aanmerkelijke versnelling nauwelijks mogelijk zal blijken. Hoewel de realisering van fase 3 afhankelijk is gesteld van het tijdstip van aanleg van de A50 is in het convenant wel vastgelegd, dat de te realiseren structuur (variant II+) als een samenhangend geheel wordt beschouwd. Als uitvloeisel hiervan zullen de convenantpartners de nodige bestuurlijke beslissingen nemen c.q. bevorderen. Voor de betrokken gemeenten betekent dit, dat deze zich verplichten tot de planologische regeling van de gehele structuurvariant c.q. tot het vaststellen van de benodigde bestemmingsplannen van alle onderdelen van de beoogde structuur.

VII Situatie tussen fase 1 en fase 2

- a. Fase 1 van de doortrekking van de S24 omvat de aanleg van het gedeelte tussen de S22 (Deurneseweg) en de T17 (Bakelsedijk) op het grondgebied van de gemeente Helmond. De aanleg hiervan zal begin 1987 starten; op zijn vroegst kan eind 1988 dit weggedeelte voor het verkeer worden opengesteld. Volgens de planning kan fase 2 in 1990 in uitvoering genomen worden en in gedeelten voor het verkeer worden opengesteld. Op grond hiervan zal het verkeer, dat via de eerste fase rijdt, zeker 3 jaar gebruik gaan maken van o.a. de Bakelsedijk, de Heikantseweg en het Mathijseind. Deze wegen zijn niet uitgerust om veel extra verkeer te verwerken en zeker niet, als dat voor een langere periode geldt. Maatregelen om deze problemen te beperken zijn vooral die, die het interval tussen fase 1 en 2 zo kort mogelijk doen zijn. Met het oog echter op de nog te doorlopen procedures zijn de mogelijkheden hiertoe beperkt. Voor zover deze versnelling van fase 2 niet voldoende tot stand kan worden gebracht kunnen de volgende maatregelen worden genomen, respectievelijk overwogen:
1. Versnelde aanleg van het in het kader van de kanaalwerken door het Rijk aan te leggen gedeelte in de weg Aarle-Rixtel-Bakel tussen de bebouwde kom van Aarle-Rixtel en een punt voorbij het sportpark. Over dit traject zullen vrijliggende fietspaden worden aangelegd.
Evenals de provincie zal het gemeentebestuur van Aarle-Rixtel samen met het gewest deze zaak aankaarten bij Rijkswaterstaat. Met de aanleg van het nieuwe weggedeelte kunnen tevens de sluiproutes langs het klooster richting Gemert en Beek en Donk aanmerkelijk worden bemoeilijkt.
 2. In werkgroepverband (o.l.v. het gewest) zal worden gezien
 - of, hoe en wanneer tot aanleg van fietspaden kan worden gekomen langs het resterende deel van de Heikantseweg/Aarle-Rixtelseweg/Bakelseweg en
 - welke aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om sluipverkeer te weren en de veiligheid (met name op het kruispunt Mathijseind) te waarborgen.Over deze aanpak bestaat in beginsel overeenstemming tussen de dagelijkse besturen van het gewest en de gemeenten Aarle-Rixtel, Bakel en Helmond.
- b. De veranderingen welke door de aanleg van de 1e fase van de S24 in de verkeersstromen zullen ontstaan, zijn onderzocht met behulp van het verkeersmodel uit de studie HNOB, zij het, dat dit model is afgestemd op het prognosejaar 1995. Dit onderzoek heeft geleid tot de volgende resultaten:

Uitgaande van de prognosecijfers van 1995 wordt ingeschat, dat de intensiteiten op de Bakelsedijk toenemen als gevolg van realisering van fase 1, van ca 7.000 mvt/etm nu tot 11.000 à 12.000 mvt/etm in 1988; de intensiteiten op de Heikantseweg nemen naar verwachting toe van ca 4.000 mvt/etm nu tot ca 7.000 mvt/etm in 1988.

Na realisering van de 2e fase zullen de intensiteiten op de Bakelsedijk en Heikantseweg weer belangrijk afnemen tot respectievelijk 5.000 à 6.000 mvt/etm en 2.000 à 3.000 mvt/etm (peiljaar 1995).

De realisering van fase 1 introduceert een nieuwe noord-zuidroute naast de N266. Het verkeersmodel toont dan ook aan, dat het verkeer op de bestaande S24 niet meer de route via Helmond (S22, N266) zal nemen, doch gebruik maakt van de 1e fase en de Bakelsedijk/Heikantseweg. Voor de N266 (Helmond-Aarle-Rixtel) die een belangrijk knelpunt in het wegennet vormt, kan dit een ontlasting van ca 3.000 mvt/etm inhouden. Hoewel dit verkeer een bovenmatige belasting van de Bakelsedijk/Heikantseweg betekent, kan niet zonder meer van sluipverkeer gesproken worden, omdat het verkeer, door het ontbreken van het vervolg op de S24, op het gebruik van deze route is aangewezen.

VIII Overige vragen en opmerkingen

- a. Blijkens de inventarisatie, onder meer ontleend aan de studie HNOB, is er op dit moment sprake van:
- een hoge verkeersonveiligheid op de weg Aarle-Rixtel-Helmond
 - een slechte verkeersafwikkeling op de N266.
- Indien geen structurele maatregelen worden getroffen, zullen de hierbovenesignaleerde problemen in 1995 in ernst zijn toegenomen. Bovendien zal de verkeersleefbaarheid in Aarle-Rixtel als gevolg van de verkeersdruk op de T12 (Lieshout-Aarle-Rixtel) slecht genoemd moeten worden. Op de informatie-avond te Aarle-Rixtel werd door bewoners langs de T12 reeds op deze situatie geattendeerd.
- b. Op zichzelf is het gestelde juist. Het streven is er daarom op gericht, de besluitvorming op structuurniveau zo spoedig mogelijk af te ronden om aansluitend de verdere detaillering ter hand te nemen. Zodra de planuitwerking voldoende basis biedt voor de vervolgens te volgen bestemmingsplan-procedure kan de gewenste duidelijkheid en zekerheid naar de burger worden verschaft. In afwachting van dat tijdstip geldt het vigerende bestemmingsplan als toetsingskader voor planologische ontwikkelingen.
- c. De kanaalomlegging om Helmond van de Zuid-Willemsvaart vindt in elk geval doorgang, zij het dat volgens de huidige planning de werken in 1993 zullen worden voltooid. De planning van de kanaalwerken is overigens sterk afhankelijk van de beschikbare middelen zodat bijstelling van die planning niet uitgesloten is.
- d. Over de S24 heeft in 1981 overleg plaatsgevonden met de plaatselijke Commissie van de Ruilverkaveling Bakel. In goed overleg is vastgesteld, dat de procedure van de ruilverkaveling reeds te ver was gevorderd om het tracé van de S24 in te passen. Voorts is besloten de grondverwerving op te schorten tot na vaststelling van het plan van toedeling.
- e. De huidige S24 is ver beneden zijn capaciteit belast. Dit vindt onder meer zijn oorzaak in het feit, dat de doortrekking tot dusver niet heeft plaatsgevonden en dat ontwikkelingen in de omgeving van de weg (zoals het bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant) zijn achtergebleven bij de verwachtingen. Na de doortrekking van de S24 volgens structuurvariant II+ zal de verkeersbelasting op de bestaande S24 ten zuiden van de Rochadeweg ca. 6.000 mvt/etm bedragen; het gedeelte tussen de Rochadeweg en de S22 zal worden belast met ca 9.000 mvt/etm (peiljaar 1995).

- f. Of en in hoeverre de aanleg van de S24 gevolgen heeft voor het woongebied Opstal zal moeten blijken bij de verdere planuitwerking. Daarbij zal vanzelfsprekend met deze situatie rekening worden gehouden. Voorts is de wegaanlegger verplicht zich te houden aan eisen ingevolge de Wet geluidshinder.
- g. De betrokken portefeuillehouder van Beek en Donk is verschillende malen door individuele leden van de buurtvereniging "Over de Brug" benaderd met veelal dezelfde vragen over de S24 problematiek.
Dit is voor genoemde portefeuillehouder aanleiding geweest het bestuur van bedoelde buurtvereniging over deze aangelegenheid te informeren, ten einde nodeloze herhaling van dezelfde informatie te voorkomen. Overigens heeft op dezelfde dag de door het gewest georganiseerde informatieavond plaatsgevonden, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld vragen te stellen c.q. opmerkingen te plaatsen.
- h. Indien de Mgr. Verhagenstraat onder de N266 wordt doorgevoerd vervalt de mogelijkheid om deze 2 wegen op elkaar aan te sluiten. Daardoor wordt de volledige ontsluiting van Beek en Donk geconcentreerd op de zuidelijke aansluiting (S23/N266). Voorts leidt een dergelijke oplossing tot de noodzaak van de bouw van een aquaduct onder de Zuid-Willemsvaart, hetgeen met zeer hoge kosten gepaard gaat. Met het oog op de zowel verkeerskundige als financiële implicaties van deze oplossing is deze niet verder in beschouwing genomen.
- i. Ingevolge de opdracht van het bestuurlijk overleg van 11 februari 1985 is de structuurstudie gericht op een beleidsmatige en technische beoordeling van de diverse structuurmogelijkheden vanuit de verschillende in het geding zijnde belangen en aspecten. De ambtelijke begeleidingsgroep heeft zich daarbij primair laten leiden door de criteria, zoals die op basis van de gebiedsanalyse zijn geformuleerd. Toetsing van deze criteria hebben uiteindelijk geleid tot een voorkeur voor de structuurvariant II+. Indien deze toetsing zou hebben geleid tot een (nagenoeg) gelijkwaardige beoordeling van meerdere varianten, zou het kostenaspect van doorslaggevende betekenis voor de keuze hebben kunnen zijn. In dit kader was dit echter niet aan de orde. Overigens is het heel wel denkbaar, dat bij de uitwerking van de structuurvariant verschillende oplossingen mogelijk blijken, in welk geval het kostenaspect mede als toetsingskader zal worden gehanteerd.

deel B

B

Ingekomen brieven naar aanleiding van de Structuurstudie S24 en
het concept-bestuurlijk convenant S24

1. Brabants Landschap, d.d. 23-9-1986 gericht aan bestuur
gewest Helmond.
2. Vereniging WNM Eindhoven en omgeving, d.d. 28-9-1986 ge-
richt aan gewest Helmond.
3. IVN Lieshout, Aarle, Beek en Donk, d.d. 28-9-1986 gericht
aan gewest Helmond.
4. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, d.d.
26-9-1986 gericht aan gewest Helmond.
5. Stichting WNM Helmond en omgeving, d.d. 29-9-1986 gericht
aan raad en bestuur gewest Helmond.
6. Werkgroep Planologie van de Stichting Samenlevingsopbouw
Bakel, Milheeze, Rips, d.d. 30-9-1986 gericht aan raad en
bestuur gewest Helmond.
7. De heren Maas en Kusters, d.d. 30-9-1986 gericht aan B & W
en raadsleden van Beek en Donk.
8. Stichting Groen Lieshout, d.d. 27-9-1986 gericht aan raad
en bestuur gewest Helmond.
9. Stichting BMF, d.d. 30-9-1986 gericht aan raad gewest
Helmond.
10. Dorpspartij Aarle-Rixtel, d.d. 28-9-1986 gericht aan B & W
van Aarle-Rixtel.
11. Dorpspartij Aarle-Rixtel, d.d. 28-9-1986 gericht aan B & W
van Aarle-Rixtel.
12. De heren Vereijken, d.d. 30-9-1986 gericht aan B & W van
Aarle-Rixtel.
13. VVD, afdeling Aarle-Rixtel, d.d. 29-9-1986 gericht aan
B & W van Aarle-Rixtel.
14. Werkgroep Aarle-Rixtel, d.d. 28-9-1986 gericht aan bestuur
gewest Helmond.

15. Kamer van koophandel en fabrieken voor oostelijk Noord-Brabant, d.d. 8-10-1986 gericht aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant; bestuur van gewest Helmond; B & W van alle betrokken gemeenten.
16. De heer Derks, d.d. 5-10-1986 gericht aan B & W van Beek en Donk.
17. Buurtvereniging De Beerput, d.d. 4-10-1986 gericht aan B & W van Beek en Donk.
18. Koppens machinefabriek BV, d.d. 15-10-1986 gericht aan raad en bestuur van gewest Helmond.

B

Reacties op de ingekomen brieven inzake de S24

Van de in totaal 18 ingekomen brieven blijken de brieven genoemd onder de nummers 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 8 aan te sluiten bij c.q. overeenkomst te vertonen met de brief van de Brabantse milieu-federatie (nummer 9).

Op grond hiervan is in het onderstaande eerst ingegaan op de brief van de BMF en worden vervolgens de overige brieven behandeld voor zover het onderdelen betreft die bij de becommentariëring van de BMF-reactie nog niet aan de orde zijn geweest.

9. Stichting BMF

De brief van de BMF is in belangrijke mate gericht op de keuze van de hoofdwegenstructuur (de varianten B, C en F). De in dit kader gehouden inspraakprocedure is inmiddels afgerond, zodat deze keuze thans niet aan de orde is. Desondanks wordt volledigheidshalve in het kort op het door de BMF gestelde ingaan, waarbij dezelfde indeling is gevolgd.

Samenhang met de hoofdwegenstructuur

De voorkeur van de provincie (en van alle bij de studie betrokken gewesten alsmede de overgrote meerderheid van de gemeenten) voor variant F is ingegeven door het feit, dat daarmee in tegenstelling tot variant C op structurele wijze een oplossing wordt geboden voor de verkeersproblematiek in het studiegebied. Variant C biedt geen oplossing voor de problematiek in het stedelijk gebied van Eindhoven, doch verzwaart deze juist, doordat een grote hoeveelheid verkeer op het lokale wegennet van Eindhoven wordt "gedumpt".

Behoudens de verkeerskundige bezwaren tegen variant C, dient men zich tevens te realiseren, dat in geval van variant C van een technische bundeling met de weg Veghel-Eindhoven (S20) geen sprake kan zijn als gevolg van de aan een hoofdverbinding te stellen ontwerp-eisen en dat derhalve de landschappelijke ingreep als gevolg van variant C aanmerkelijk groter is dan algemeen wordt verondersteld.

Uitbreiding van variant C met een tweede ring om Eindhoven (Variant C*) heeft dermate ingrijpende consequenties voor het Dommeldal, dat de landschappelijke voordelen van variant C omslaan in een nadeel ten opzichte van variant F.

Van enige financieel voordeel voor de provincie bij de keuze van variant F is geen sprake, omdat zowel variant C als F tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoren.

Weliswaar zal bij variant C het gedeelte Veghel-Helmond van de N266 tot de verantwoordelijkheid van de provincie gaan behoren, doch daar staat tegenover dat bij variant F een aanvullende wegenstructuur S24 nodig is voor de oplossing van de problematiek in de regio Helmond.

De in opdracht van de BMF door een student aan de TH Delft verrichte verkeersstudie naar de verkeersbelasting in Eindhoven is gebaseerd op het zogenaamde evenwichtsmodel.

Deze methode is echter meer geschikt om in een bestaande situatie te voorspellen welke herverdeling van het verkeer optreedt door veranderingen in het bestaande net (zoals wegomleggingen, stremmingen enz.) dan voor het voorspellen van verkeersbelastingen op een toekomstig net, waarop in principe geen congestie optreedt.

Uit overleg van het Rijk met de TH is inmiddels gebleken, dat ook professor Hamerslag van mening is, dat de modeluitkomsten uit het evenwichtsmodel, die overigens bedoeld waren voor studiedoeleinden, niet geschikt zijn voor de wijze van interpretatie die door de BMF is gehanteerd.

Bij de interpretatie van de modeluitkomsten van de door het Rijk verrichte verkeersstudie, moet men bedenken, dat dit model op macro-niveau is ingericht, met het doel voor verschillende wegnetten (= varianten) vergelijkbare uitkomsten te verkrijgen.

De modeluitkomsten zijn dus niet zonder meer geschikt om in één variant de preciese verdeling van het verkeer in Eindhoven te beoordelen.

In een situatie, waarin binnen een variant de verkeersafwikkeling op macro-niveau problemen lijkt te geven moet daarom nader bekeken worden of deze problemen fictief of reëel zijn en of niet -met het model niet meetbare- herverdelingseffecten optreden. In bijlage 11 van de Stuhnob-nota is een dergelijke exercitie voor variant C uitgevoerd, waarbij bleek, dat zelfs bij maximale verdringing van het verkeer naar de westzijde van Eindhoven ook op micro-niveau nog problemen aan de oostzijde blijven bestaan.

Volledigheidshalve dient nog te worden vermeld, dat op verzoek van de COW een aanvullende studie wordt verricht naar de effecten van de varianten B, C en F op het wegnet in en om Eindhoven.

Uitgangspunt van de structuurstudie

In de structuurstudie is variant F als uitgangspunt gekozen met het oog op de grote bestuurlijke eensgezindheid ten aanzien van de gewenste hoofdwegenstructuur.

Hiermee wordt beoogd aanmerkelijke tijdwinst te boeken bij de totstandkoming van de voor de regio Helmond zo belangrijke doortrekking van de S24.

Indien het besluit van de minister anders uitvalt dan ten gunste van variant F, treedt artikel 7 van het convenant in werking.

In dat geval is sprake van een nieuwe uitgangssituatie en is aanvullende studie nodig, waarbij uiteraard gebruik zal worden gemaakt van het thans ter beschikking staande materiaal.

Bezwaren tegen een op variant F gebaseerde structuur

1. Naar aanleiding van het in de Stuhnob-nota weergegeven vergelijkend onderzoek op macro-niveau wordt in deze nota geadviseerd de varianten C en F te betrekken bij de verdere besluitvorming.
Op grond van hiervoor vermelde motieven is op provinciaal, gewestelijk en gemeentelijk niveau een voorkeur uitgesproken voor variant F.
Uitgaande van variant F moet worden vastgesteld, dat een aantal verkeersproblemen niet of onvoldoende wordt opgelost met name in de regio Helmond.
In de voorliggende Structuurstudie S24 zijn op micro-niveau de verschillende varianten voor de doortrekking van de S24 onderzocht waarbij ook het aspect natuur en landschap uitvoerig is betrokken.
Op basis van een integrale afweging van alle in het geding zijnde aspecten is uiteindelijk een voorkeur uitgesproken voor variant II⁺.
Hoewel de mate waarin deze variant ingrijpt in het landschap niet wordt onderschat, bestaat dezerzijds de overtuiging, dat door een zorgvulige uitwerking op tracé-niveau de gevolgen tot acceptabele proporties kunnen en moeten worden teruggebracht.
2. De in opdracht van de provincie door een extern bureau uitgevoerde aanvullende studie naar het door Aarle Rixtel voorgestelde alternatief van de westelijke doortrekking van de S24 (bundeling met de weg Beek en Donk-Lieshout) is tevens benut om de effecten van variant II⁺ door te rekenen, zulks ten behoeve van een verkeerskundige vergelijking tussen het alternatief en de variant II⁺. Behoudens hetgeen in de Structuurstudie S24 is vermeld in de paragrafen 4.2.2, 4.2.3 en 4.2.6 kan ook op basis van deze aanvullende studie worden bevestigd dat variant II⁺ in samenhang met variant F een afdoende oplossing biedt voor de verkeersproblemen in Beek en Donk en Aarle Rixtel.

De oplossing voor bestaande problemen

Een omlegging Beek en Donk volgens variant IV, passend in variant B dan wel C, leidt tot een overmatig gebruik van de N266 door verkeer, dat ingevolge de beleidsdoelstellingen van de provincie bij voorkeur gebruik dient te maken van het hoofdwegennet i.c. de A50.

De verkeersbelasting van de N266 zal zodanig toenemen dat omvangrijke aanpassingen noodzakelijk worden van de weg Veghel-Beek en Donk. Ook nabij Veghel zullen zeer ingrijpende maatregelen het gevolg zijn van variant IV, onder meer ten behoeve van de aanhaking op variant F, welke uitgangspunt vormt van de studie.

Samenvattend heeft variant IV tot gevolg, dat op korte afstand van elkaar 2 hoofdverbindingen in de noord-zuidrichting ontstaan (A50 en N266).

Zonder A50 treden bovengenoemde effecten op de N266 in vesterkte mate op. Bovendien wordt in die situatie een groot aantal wegvakken in het studiegebied op ontoelaatbare wijze overbelast. Op grond van deze en eerdergenoemde overwegingen wordt variant IV nadrukkelijk afgewezen.

Met betrekking tot de brieven van:

1. Brabants Landschap
2. Vereniging WNM Eindhoven en omgeving
3. IVN Lieshout, Aarle, Beek en Donk
4. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging

kan worden verwezen naar de reactie op brief 9.

5. Stichting WNM Helmond en omgeving

Ten aanzien van a. en b. wordt verwezen naar de reactie op brief 9.

c. Nadrukkelijk moet worden vastgesteld, dat de keuze uit de tracébanen nog niet is gemaakt en thans ook nog niet aan de orde is. Eerst nadat overeenstemming bestaat over de te realiseren structuur, zal bij de verdere uitwerking van de structuurvariant in het kader van de te volgen tracé- c.q. bestemmingsplanprocedure een uitspraak worden gedaan over de exacte situering van het tracé. De tracébanen 1a, 1b en 1c zullen daarbij worden uitgewerkt en onderling afgewogen. Uiteraard zullen daarbij de standpunten, die onder meer in de schriftelijke reacties naar voren zijn gebracht, worden betrokken.

d. Ter voldoening aan het gestelde in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder hebben Gedeputeerde Staten onlangs het

- concept-Intentieprogramma stiltegebieden
- concept-Uitwerkingsplannen stiltegebieden
- concept-Verordening stiltegebieden

voorlopig vastgesteld.
Na afronding van de inspraakprocedure zal, in de loop van 1987 de definitieve vaststelling plaatsvinden.

Voor de beschrijving van het proces, dat geleid heeft tot de selectie van stiltegebieden en geluidarme zones wordt korthedshalve verwezen naar hetgeen daarover is vermeld in het concept-Intentieprogramma stiltegebieden.

Bedoeld proces heeft uiteindelijk geleid tot een selectie van 29 stiltegebieden en een aantal geluidarme zones, die geen van alle conflicteren met de in de structuurstudie aangeduide tracébanen.

- e. In dit verband wordt gewezen naar het ontwerp van de 1e herziening van het Structuurplan voor het gewest Helmond, dat in 1982 in procedure is gebracht. Deze procedure heeft er echter niet toe geleid dat bedoeld plan is vastgesteld. In het structuurplan is zowel de westelijke als de noordelijke doortrekking van de S24 opgenomen als verbinding in studie van 2e orde. Het gedeelte op het grondgebied van de gemeente Helmond is zelfs als geprojecteerde verbinding van 2e orde aangeduid. Dit beleidskader komt grosso modo overeen met de essentie van de Structuurstudie S24. Van enige strijdigheid is derhalve geen sprake.

6. Wergroep Planologie van de Stichting Samenlevingsopbouw Bakel, Milheeze, Rips

- 1. Fase 1 van de doortrekking van de S24 omvat de aanleg van het gedeelte tussen de S22 (Deurneseweg) en de T17 (Bakelsedijk) op het grondgebied van de gemeente Helmond. De aanleg hiervan zal begin 1987 starten; op zijn vroegst kan eind 1988 dit weggedeelte voor het verkeer worden opengesteld. Volgens de planning kan fase 2 in 1990 in uitvoering genomen worden en in gedeelten voor het verkeer worden opengesteld. Op grond hiervan zal het verkeer, dat via de eerste fase rijdt, zeker 3 jaar gebruik gaan maken van o.a. de Bakelsedijk, de Heikantseweg en het Mathijseind. Deze wegen zijn niet uitgerust om veel extra verkeer te verwerken en zeker niet, als dat voor een langere periode geldt. Maatregelen om deze problemen te beperken zijn vooral die, die het interval tussen fase 1 en 2 zo kort mogelijk doen zijn. Met het oog echter op de nog te doorlopen procedures zijn de mogelijkheden hiertoe beperkt. Voor zover deze versnelling van fase 2 niet voldoende tot stand kan worden gebracht kunnen de volgende maatregelen worden genomen, respectievelijk overwogen:
 - versnelde aanleg van het in het kader van de kanaalwerken door het Rijk aan te leggen gedeelte in de weg Aarle-Rixtel-Bakel tussen de bebouwde kom van Aarle-Rixtel en een punt vooraf het sportpark. Over dit traject zullen vrijliggende fietspaden worden aangelegd.

Evenals de provincie zal het gemeentebestuur van Aarle-Rixtel samen met het gewest deze zaak aan kaarten bij Rijkswaterstaat. Met de aanleg van het nieuwe weggedeelte kunnen tevens de sluipt routes langs het klooster richting Gemert en Beek en Donk aanmerkelijk worden bemoeilijkt.

- In werkgroepverband (o.l.v. het gewest) zal worden gezien
 - of, hoe en wanneer tot aanleg van fietspaden kan worden gekomen langs het resterende deel van de Heikantseweg/Aarle-Rixtelseweg/-Bakelseweg en
 - welke aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om sluiptverkeer te weren en de veiligheid (met name op het kruispunt Mathijseind) te waarborgen.

Over deze aanpak bestaat in beginsel overeenstemming tussen de dagelijkse besturen van het gewest en de gemeenten Aarle-Rixtel, Bakel en Helmond.

2. Verwezen wordt naar het gestelde bij brief 5 onder punt c.

7. De heren Maas en Kusters

Blijkens het rapport van de Grontmij kan niet van een zware ingreep in het landschap worden gesproken, gelet op het feit dat

- er geen aantasting plaatsvindt van natuurgebieden of cultuurhistorische waardevolle gebieden;
- er slechts een beperkte doorsnijding plaatsvindt van landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Ten aanzien van de leefbaarheid dient te worden opgemerkt dat de eisen ingevolge de Wet geluidhinder in acht worden genomen.

Een van de redenen om voor deze variant te kiezen is het feit, dat deze weg in de toekomst kan functioneren voor de ontsluiting van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

Als zodanig past de omlegging na de realisering van de A50 en de daarmee samenhangende afname van het verkeer goed in zowel de woonbuurt als het bedrijventerrein.

Indien de mgr. Verhagenstraat onder de N266 wordt doorgevoerd vervalt de mogelijkheid om deze 2 wegen op elkaar aan te sluiten. Daardoor wordt de volledige ontsluiting van Beek en Donk geconcentreerd op de zuidelijke aansluiting (S23/N266). Voorts leidt een dergelijke oplossing tot de noodzaak van een aquaduct onder de Zuid-Willemsvaart hetgeen met zeer hoge kosten gepaard gaat.

Met het oog op de zowel verkeerskundige als financiële implicaties van deze oplossing is deze niet verder in beschouwing genomen.

8. Stichting Groen Lieshout

Verwezen wordt naar de reacties op de brieven 5 en 9.

10. Dorpspartij Aarle-Rixtel

Blijkens de inventarisatie, onder meer ontleend aan de studie HNOB, is er op dit moment in Aarle-Rixtel sprake van

- een hoge verkeersonveiligheid op de weg Aarle-Rixtel-Helmond en
- een slechte verkeersafwikkeling op de N266.

Deze conclusie is onlangs bevestigd bij een onderzoek naar de situatie op komtraverses in het nieuwe provinciale wegenplan. Hierbij bleek de traverse Aarle-Rixtel in de N266 tot de zwaarste knelpunten in de provincie te behoren met name op grond van de onveiligheid.

Indien geen structurele maatregelen worden getroffen zullen de hierboven gesignaleerde problemen in 1995 nog in ernst zijn toegenomen.

Bovendien zal de verkeersleefbaarheid op de T12 (Lieshout-Aarle-Rixtel) slecht genoemd moeten worden.

Op de informatieavond te Aarle-Rixtel werd door bewoners langs de T12 reeds op deze situatie geattendeerd.

Variant II+ blijkt dus niet alleen voor situatie elders in de regio maar wel degelijk ook voor Aarle-Rixtel een oplossing te bieden.

Ten aanzien van de preciese tracerings wordt verwezen naar de reactie op brief 5 onder c.

11. Dorpspartij Aarle-Rixtel

Volstaan kan worden met de inhoud voor kennisgeving aan te nemen.

12. De heren Vereijken

Onder verwijzing naar hetgeen is opgemerkt bij brief 5 onder c, is de keuze uit de mogelijke tracébanen alsmede de nadere detaillering nog niet gemaakt en thans ook nog niet aan de orde. Bij de verdere uitwerking op tracé- c.q. bestemmingsplanniveau zal uiteraard rekening worden gehouden met het gegeven, dat eventuele verplaatsing van het glastuinbedrijf met zeer hoge kosten gepaard zal gaan.

Eventuele plannen voor uitbreiding van de bestaande glasopstand behoeven niet afhankelijk te worden gesteld van de ontwikkelingen rond de S24. Het vigerende bestemmingsplan is daarvoor het aangewezen toetsingskader. Wel wordt geadviseerd bij eventuele uitbreiding contact op te nemen met Rijkswaterstaat ten einde eventuele conflicten met de toekomstige kanaalwerken vroegtijdig te onderkennen c.q. te voorkomen.

13. VVD, afdeling Aarle-Rixtel

Voor de inhoudelijke bezwaren wordt verwezen naar hetgeen daarover is opgemerkt in de reactie op brief 9.

14. Werkgroep Aarle-Rixtel

De inhoud van de brief is van overwegend politieke aard. De behandeling van de onderhavige problematiek in de raad van Aarle-Rixtel is daarvoor het geëigende kader.

15. Kamer van koophandel en fabrieken voor oostelijk Noord-Brabant

Met waardering is kennisgenomen van de brief en de daarin geformuleerde ondersteuning van de keuze voor variant II+.

16. De heer Derks.

1. In het kader van de thans in gang zijnde studie over de S24 is de realisering van een hoofdwegenstructuur volgens variant F als uitgangspunt gekozen. In dat opzicht is variant C niet aan de orde. De discussie over de gewenste hoofdwegenstructuur is op gemeentelijk, regionaal en provinciaal niveau afgerond. Het wachten is nu nog op de beslissing van de minister, gehoord de Raad van de waterstaat. Verder is in het bestuurlijk convenant vastgelegd dat door de convenantpartners gestreefd dient te worden naar vaststelling van alle benodigde bestemmingsplannen binnen één jaar na het besluit van de minister over de hoofdwegenstructuur. Ten slotte is in het bestuurlijk convenant ook aangegeven (bladzijde 3, artikel 5) dat de 3e fase (doortrekking in westelijke richting) rechtstreeks afhankelijk is van het tijdstip van realisering van de A50 in verband met de functionele en fysieke samenhang tussen die twee verbindingen. Fase 2 (noordelijke doortrekking), alsmede de omleiding Donk kan onafhankelijk van en vooruitlopend op fase 3 worden aangelegd. In het bestuurlijk convenant is als richtdatum genoemd 1990 of zoveel eerder als in gezamenlijk overleg tussen provincie en gemeenten mogelijk blijkt.
2. Het streven is gericht op een eensgezinde aanpak. Indien dit niet realiseerbaar blijkt zal bezien moeten worden welke aanpak gewenst is.
- 3/4 Volgens het rapport van de Grontmij biedt variant X (zonder tunnel), met de gerealiseerde F variant en de gerealiseerde westelijke ombuiging van de S24 als uitgangssituatie, voldoende mogelijkheden om de ongewenste situatie in de kom van Donk op te lossen.

In het rapport is tevens vermeld dat fasering in uitvoering van de hoofdwegenstructuur en de S24 over lange tijd een toename van het verkeersaanbod zal optreden, waardoor de huidige geconstateerde problemen worden versterkt en dat in dat kader variant Z op korte termijn de beste mogelijkheden biedt voor de oplossing van deze knelpunten.

Er dient in ieder geval gezorgd te worden voor een oplossing van deze knelpunten, waarbij de keuze gemaakt kan worden uit uitsluitend een tijdelijke oplossing of uit een oplossing die ook in de toekomst bruikbaar blijft. Met de aanleg van een tunnel vervalt de mogelijkheid om de Mgr. Verhagenstraat aan te sluiten op de N266. Daardoor wordt de volledige ontsluiting van Beek en Donk geconcentreerd op de zuidelijke aansluiting (S23/N266). Voorts gaat een dergelijke oplossing met zeer hoge kosten gepaard. Mede in het licht van het tijdelijke karakter van de oplossing is deze niet verder in beschouwing genomen.

Variant Z heeft het grote voordeel dat deze niet alleen als tijdelijke oplossing (gedurende de fasering in de uitvoering van de hoofdwegenstructuur) zorgt voor omleiding en spreiding van het verkeer over omleidingsweg en Bosscheweg, doch tevens als ontsluitingsweg van het toekomstige bedrijventerrein Donk dienstbaar blijft.

Indien in principe voor de omleiding Donk zal worden gekozen, dienen in een nadere studie de eventueel te treffen geluidwerende maatregelen aan woning of wegberm of combinatie van beide te worden onderzocht evenals de mogelijkheden ten aanzien van de kruising met de Lekerstraat en de noodzaak van nieuwe kruisingen c.q. aansluitingen. Uiteraard dient daarbij ook een goede ontsluiting van de diverse landbouwgronden te worden betrokken.

Voorts wordt verwezen naar de reactie op brief 7.

5. Los van de relatie sluis/tunnel wordt de aanleg van een tunnel, gelet op de zeer hoge kosten -vooral ook omdat deze voorziening slechts tijdelijk noodzakelijk is- afgewezen. Het laten maken van een kostenanalyse is dan ook niet zinvol.

In tegenstelling tot de tunnel in de X-variant heeft de Z-variant het voordeel dat deze in de toekomst bruikbaar blijft. Dit houdt in dat deze weg behalve als ontsluitingsweg voor het toekomstige bedrijventerrein tevens dienstbaar zal moeten zijn voor de aanliggende bedrijven en indien mogelijk ook voor Thibodraad. Uiteraard dient dit alles nog met de bewoners en bedrijven uit het plangebied te worden doorgepraat.

6. De Y-variant is in de visie van het college van burgemeester en wethouders een minder goede oplossing en is als zodanig dan ook niet in beeld.

17. Buurtvereniging De Beerput.

De realisering van de 2e fase is volgens de huidige planning voorzien in 1990. De realisering van de A50 -waaraan de 3e fase is gekoppeld- is opgenomen in de 1e fase van het structuurschema Verkeer en Vervoer, dat wil zeggen vóór het jaar 2000. Dit houdt in dat gerekend moet worden met een verhoogde intensiteit op de N266 én de omlegging Donk van circa 10 jaar.

Ten aanzien van de tunnel wordt verwezen naar de reactie op brief 16 onder 3/4.

Het verzoek met betrekking tot de Z-variant houdt in, dat het standpunt van het college van burgemeester en wethouders door de buurtvereniging De Beerput wordt gedeeld.

18. Koppens Machinefabriek BV.

Met belangstelling is van de inhoud van de brief kennis genomen. Ten aanzien van de bewegwijzering richting Bakel wordt er op gewezen dat deze situatie is opgelost na voltooiing van de 1e fase van de doortrekking van de S24 (eind 1988).

LR/PROJ9-01
WM/RvU.